

# ***La Sentencia del caso Prestige: reflexiones y juicio crítico***

**EL JURISTA Domingo 19 enero 2014**



***Por Jaime Rodrigo de Larrucea.***

Transcurridos unos días de la sentencia del caso *Prestige* y alejados de la presión mediática inmediata procede abordar de manera sosegada, una breve reflexión sobre el reciente pronunciamiento de la Audiencia de la Coruña y su contextualización en el marco global de uno de los casos más importantes en nuestra historia.

La primera conclusión que se obtiene de la lectura de la misma, es que a la luz de los hechos y de las dudas planteadas, la Sala se ha inclinado por la aplicación clásica del principio penal *in dubio pro reo*. Está primera apreciación, que puede aparecer razonable, no nos impide ser críticos con la misma desde la perspectiva estrictamente dogmática, entre otras y sin querer ser exhaustivo: escasa y casi superficial valoración de las pruebas periciales, imperfecta lógica constructiva, deficiente redacción, nulo tratamiento de la *posición de garante* atribuida al imputado Director General de la Marina Mercante Sr. López Sors. Dada la relevancia del caso, el tiempo empleado, más de diez años y los medios empleados cabía esperar algo más de dicha sentencia y no sólo invocando la razón de la calidad jurídica, sino también de pragmatismo jurídico: la esquemática y elemental valoración de las pruebas abre las puertas a la casación de la misma por falta de motivación.

Mucho más criticable resulta la perspectiva judicial y me atrevo a decir conceptual del caso y de todos los procedimientos conexos al mismo. El planteamiento de la Administración Española de “trocear” el caso en una pata penal (España – Corcubión) e iniciar los procedimientos civiles contra la Sociedad de Clasificación ABS (*American Bureau of Shipping*) en Nueva York, ha resultado a la luz de los hechos una estrategia procesal errónea desde la perspectiva del interés público y de los intereses perjudicados. Con carácter enunciativo:

Procedimientos en España: El tratamiento penal del Capitán, primer oficial y de manera inexplicable del Jefe de Máquinas (estos dos últimos absueltos en la

reciente sentencia de la Coruña), iniciados por la Fiscalía sin implicar al Naviero (el empresario de la navegación), resulta gravemente deficiente. Resulta por otra parte sorprendente que en la instrucción del procedimiento no se haya hecho el más mínimo esfuerzo por concretar quien tenía la gestión náutica de mismo y que persona o personas eran los responsables de la misma. Podemos resumirlo con el viejo refrán: “*ni están todos los que son, ni todos los que son están*”.

Procedimientos en USA: la Administración Española ha visto rechazada todas sus pretensiones en el Juzgado de Nueva York (sentencias de la Corte del Distrito Sur de Nueva York 2008 y 2010) y las dos sentencias, dictadas en apelación, por la Corte para el Segundo Circuito de los Estados Unidos (2009 y 2012) han fallado en contra del Reino de España “*porque España ha fracasado al no presentar una prueba suficiente para que un jurado razonable pudiera resolver que ABS actuó temerariamente en su función inspectora y esa fuera la causa próxima del siniestro del Prestige*”. En este contexto, resultan inoportunas y fuera de contexto las menciones críticas del reciente fallo de la Coruña, a la actuación de la clasificadora ABS.

En esta perspectiva resulta especialmente esclarecedora, a efectos de un juicio comparativo, la reciente sentencia del caso *Erika* de 25 de septiembre del 2012, la *Court de Cassation* francesa ha condenado como responsables por imprudencia a la sociedad clasificadora del Erika (*Registro Italiano Navale*, RINA), al fletador por viaje, cargador y trader de la carga del buque (TOTAL,SA), al Sr. Savarese, (accionista principal del armador, *Tevere Shipping*, levantando el velo de la persona jurídica ) y al Sr. Pollara (Presidente de *Panship Management Services*, operador del buque). Más allá de absolver al Capitán y a la tripulación.

Podemos concluir que la errónea estrategia de la administración española, no deriva sólo de planteamientos políticos que han estado presentes en el caso, sino también de un desconocimiento de las instituciones y singularidades del *Derecho Marítimo*, lo cual es especialmente grave en un país ribereño como el nuestro, donde resultan más que previsibles los grandes accidentes marítimos.

**Jaime Rodrigo de Larrucea.**

Abogado. Profesor de Derecho Marítimo (UPC). Presidente de la Sección de *Derecho Marítimo* Iltre. Col. Abogados de Barcelona